

El cors català del XVIII: El cas del capità canetenc Francesc Llobet i Misser «Quirreta»¹

Ricard Cantano Carballo

Universitat Rovira i Virgili - Centre d'Estudis Canetencs

*The Catalan corsair of the 18th century:
The case of Captain Francesc Llobet i Misser known as «Quirreta»*

L'autor obra una panoràmica al tema dels corsaris de la mediterrània occidental que, durant el segle XVIII, sota ordenances i amb patents reials específiques, practicaven la pirateria assetjant i depredant les naus de les nacions enemigues, aturant-se en particular en els capitans i patrons de l'antiga corona d'Aragó i molt especialment en la figura del capità canetenc Francesc Llobet i Misser al·lies «Quirreta».

The author provides an overview of the subject of the corsairs in the Western Mediterranean who, during the 18th century and under specific royal orders and license, practised piracy by attacking and preying on ships of enemy nations. He pays particular attention to captains and skippers from the old Aragon Crown, focusing specifically on the figure of Captain Francesc Llobet i Misser, known as «Quirreta», from Canet de Mar.

Paraules clau: corsaris s.XVIII Mediterrània Occidental, pirateria, Antoni Barceló, Martí Constantí Badia, Jeroni Basart, Joan Muní, Francesc Llobet Misser.

Key words: corsairs of the 18th century, Western Mediterranean, piracy, Antoni Barceló, Martí Constantí Badia, Jeroni Basart, Joan Muní, Francesc Llobet Misser.

Introducció

La pirateria i el cors apareixen des dels temps més remots, com a pràctica inevitable, lligada a la navegació comercial. Com és sabut, el cors s'entén, a diferència de la pirateria —considerada il·legal i tractats per tant com a delinqüents aquells qui s'hi dedicaven— com l'habilitació d'embarcacions particulars per capturar naus enemigues, amb autorització i protecció de la Corona o el govern corresponent, per tal de protegir el propi comerç de les amenaces exteriors o per a causar pèrdues al país rival.

Les grans potències, en determinats moments, acreditaven patrons —patent de cors— i els autoritzaven a armar les seves embarcacions. Aquesta pràctica va ser freqüent a Anglaterra, França, als enclavaments nord-africans i naturalment a la Monarquia Hispànica. Convé destacar que des

dels inicis del segle XVI hi hagué una diferència fonamental entre el cors anglès i l'espanyol. El primer fou de caire ofensiu estretament vinculat amb l'atac permanent a les expedicions hispàniques de Flotes i Galions carregades, de tornada de les terres americanes, amb quantitats ingents de plata i or colonials. El cors espanyol intentà complementar la Real Armada en la defensa dels interessos comercials de la metròpoli, sobretot amb els virregnats d'ultramar.

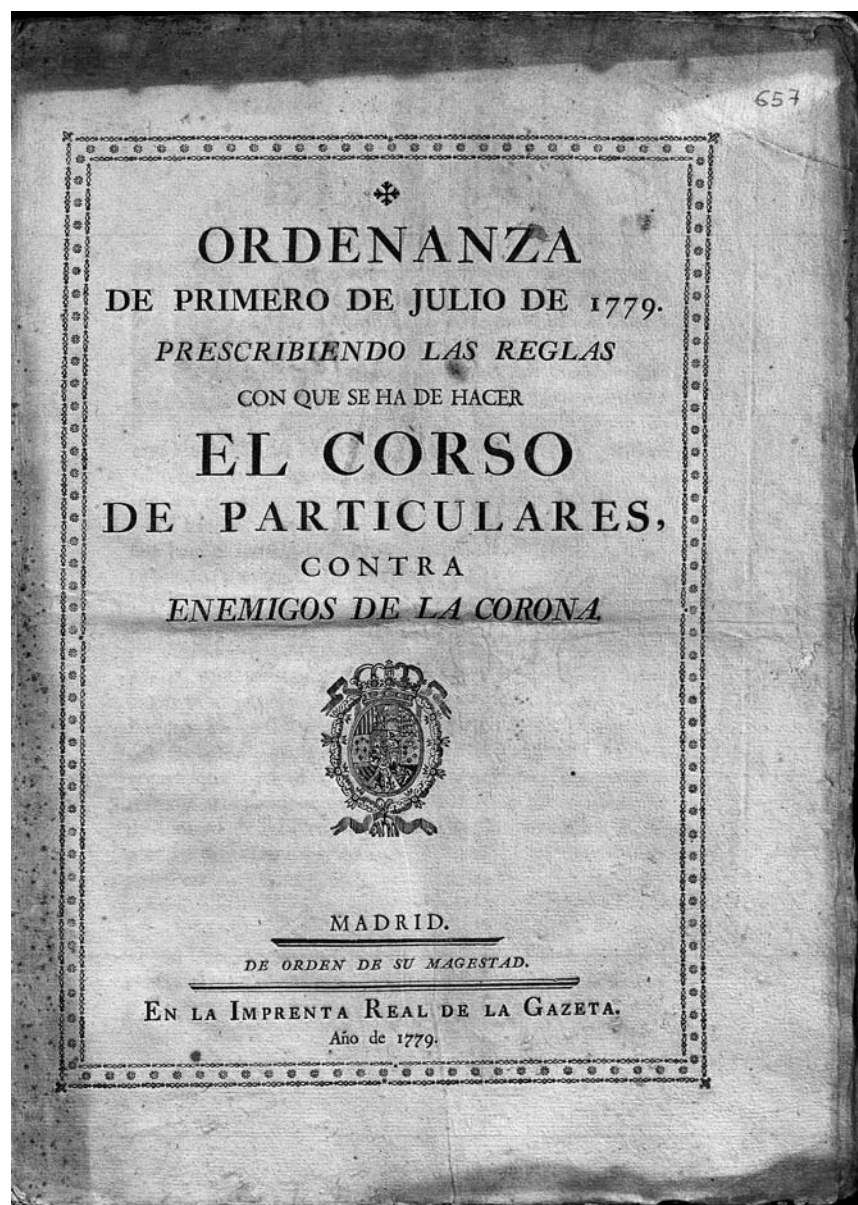
Serà al segle XVIII quan les continuades guerres amb Anglaterra forçaren la monarquia hispànica a generar, a banda de les específiques Ordenances sobre el Cors, un seguit d'instruccions i prescripcions per fixar de manera adient la legislació emesa al respecte. En funció de l'àmbit d'actuació hauríem de distingir el cors practicat a la zona de l'Atlàntic del de la Mediterrània, atès que els protagonistes són diferents i les motivacions sovint

també. En cap cas però no ha de ser menystingut el cors, sobretot l'eivissenc i el mallorquí, dedicat essencialment a combatre els seculars enemics del comerç marítim llevantí procedents dels països del Nord d'Àfrica. Fou destacable l'activitat del corsari mallorquí Antoni Barceló el qual arribà a comandar una esquadra de xabecs i aconseguí les més altes graduacions com a oficial de l'Armada espanyola².

El moment àlgid del cors espanyol és probablement el que coincidí amb la guerra anomenada de les Tretze Colònies (1776-1783) en la qual Espanya, lligada pels Pactes de Família amb la Corona francesa, s'enfrontà un cop més als anglesos recolzant els secessionistes d'Amèrica del Nord. No sorprèn doncs que Carles III, coincidint amb la declaració de guerra, promulgés el primer de juliol de 1779 una nova Ordenança de Cors. Per entendre millor l'activitat corsària de particulars, destaquem a continuació els aspectes més rellevants de l'Ordenança esmentada, la finalitat de la qual queda perfectament fixada en el preàmbul que transcrivim:

EL REY. Por quanto conviene a mi Servicio, y a la seguridad de mis Vasallos en su Comercio Marítimo y libre Navegación, interrumpir la de los Enemigos de mi Corona, especialmente en las presentes circunstancias en que los Súbditos del Rey de la Gran Bretaña han tenido orden de ejecutarlo con las Embarcaciones de los míos; he considerado que uno de los medios de proporcionarles la seguridad pública en sus intereses es el de fomentar a los que se aplicaren a hacer el Corso, dispensándoles mi protección y auxilios para el armamento y habilitación de sus Buques, concediendo franquicia de derechos, el libre y entero aprovechamiento del valor de las Presas que hicieren, recompensas de honor a los que se distinguieren en acciones particulares, dando además gratificaciones pecuniarias a los que lograren ventajas sobre los Enemigos, y proveyendo al socorro y subsistencia de los heridos y Viudas de los que fallecieron en los Combates: Y en su consecuencia he resuelto, que quantos Vasallos míos se dedicaren a hacer el Corso contra cualesquiera Enemigos, con licencia mia, y

Ordenança de 1779



arreglándose a esta Ordenanza (en que se inserta la de primero de Febrero de 1762) lo practiquen baxo las reglas, y disfruten los beneficios que declaran los Artículos siguientes.

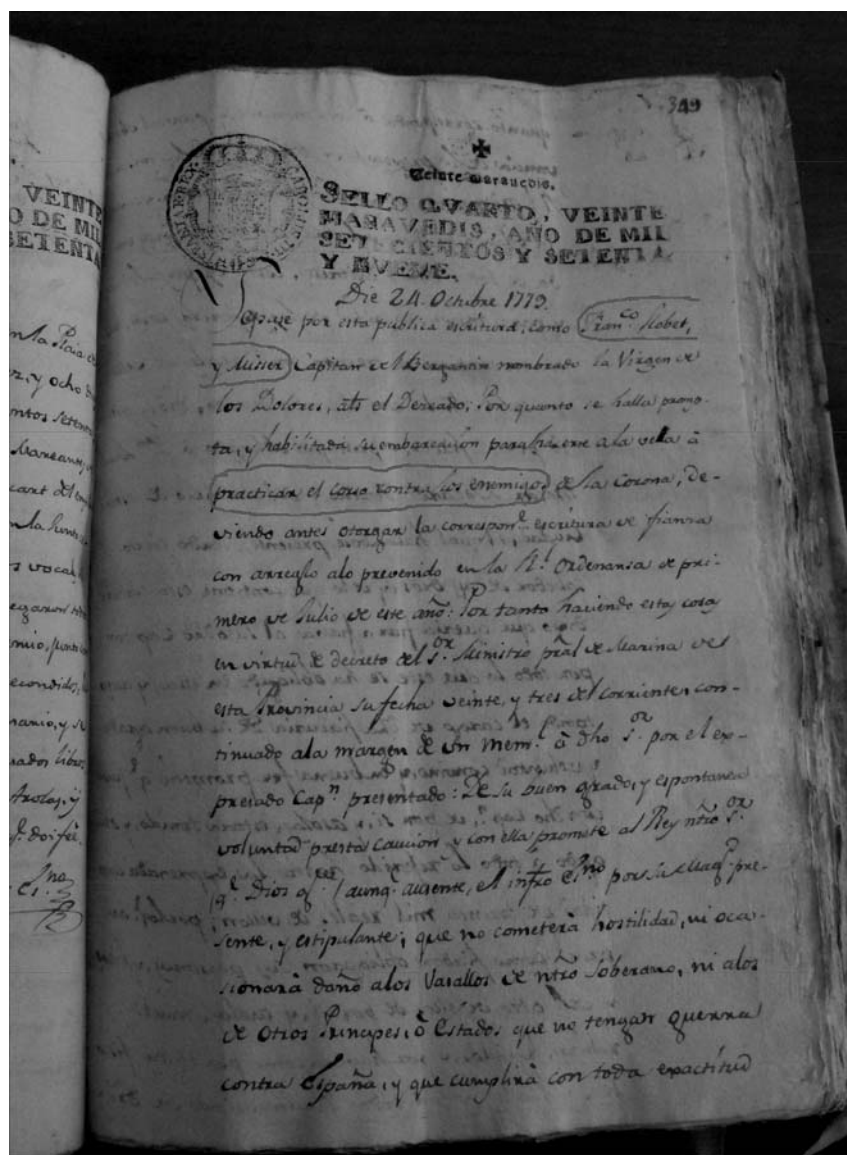
Donant un cop d'ull als diferents articles, cal consignar en primer lloc la necessitat, per a qui volgués «armar-se» en cors, de dotar-se de la reglamentària patent de cors, atorgada pel Ministre de Marina corresponent; això sí, després del previ dipòsit d'una fiança que podia arribar als 60.000 rals d'ardit (article I); almenys un terç de la tripulació havia de ser no matriculada, és a dir no marinera, però havia de ser experta en l'ús de les armes (article II); el coneixement i tractament de les preses realitzades eren competència exclusiva del Ministre de Marina (article III); els vaixells armats en cors estaven facultats per a comprovar si les naus de comerç de qualsevol nació complien els requisits necessaris per a la navegació (article V); els capitans de les embarcacions armades en cors eren responsables dels prejudicis ocasionats, sense

motius fonamentats, a les pertanyents a vassalls de la Corona o a nacions aliades o neutrals (article VII); serà considerat «bona presa» tot vaixell de guerra o de comerç que navegui amb bandera turca, algerina o d'altres estats enemics i, en aquest cas especialment, amb la del rei britànic (article XI); seran sempre de bona presa els gèneres de contraban que, amb finalitats bèl·liques, siguin transportats per embarcacions al servei de l'enemic (article XV); es prohibia als corsaris qualsevol acte d'extorsió en benefici propi, vers les naus inspeccionades (article XIX); es prohibia igualment als corsaris atacar les naus enemigues amarrades en ports d'aliats o neutrals o a la distància d'un «tret de canó» de les seves fortificacions (article XX); en cas que els corsaris recuperessin una nau espanyola, aliada o neutral, capturada i retinguda per l'enemic més de 24 hores, se'ls hi adjudicaria amb ple dret; si la presa es feia dins les 24 hores de la seva captura s'hauria de retornar al propietari, a canvi el corsari, en concepte de premi o gratificació, rebria un terç del seu valor (articles XXIII i XXIV).

Els articles inclosos entre el XXV i el XLV tracten essencialment de les mesures a prendre pel capità corsari per garantir la integritat de la nau i de la tripulació captiva i obtenir del vaixell capturat els papers i «instruments» justificatius, per a poder ser considerat «bona presa»; en cas contrari, s'hauria de retornar la nau, la tripulació i totes les pertinences al seu capità o propietari. El XLVI garantia, en el cas de «bona presa», la llibertat de venda per part del corsari o del seu armador, amb l'exempció de pagament al fisc durant sis mesos; passat aquest termini es podia vendre el botí, abonant els drets corresponents³. En els inclosos entre el XLVIII i el LV, per a aquells que es dediquessin al cors, s'especificaven els avantatges, privilegis i gratificacions concedits per la Corona⁴.

L'autorització per fer el cors no necessàriament havia de ser indefinida i acabava normalment amb la finalització dels conflictes; és aquest el cas que ens ocupa, quan es firmà la pau el 1783:

[...] *manda el rey que habiéndose firmado y los preliminares de la paz entre la España y demás*



Patent de cors del bergantí del *Virgen de los Dolores* de Francesc Llobet

*potencias beligerantes, no se permita salir bastimento armado a corso, y que se suspenda la salida de qualquiera expedición y que se hagan retirar a puerto los que huviessen salido en el mar*⁵.

L'aparició d'un nou conflicte era motiu suficient per a reactivar novament el cors; d'aquesta manera seguien, ja en temps de Carles IV, l'Ordenança de l'1 de maig de 1794 i la del 12 d'octubre de 1796, la qual cosa és força indicadora de la importància adquirida per aquesta activitat a finals del segle XVIII, pràctica que es mantingué en alguns països al llarg de tot el segle XIX⁶.

El cors català

Al Principat de Catalunya, les primeres referències de l'armament de naus per anar en cors es troben al Llibre del Consolat del Mar (s. XIII-XIV). En l'Ordinació de Pere el Cerimoniós de 26 de febrer de 1356, trobem per primera vegada un text legislatiu on es regula l'armament de corsaris particulars⁷. Durant l'edat moderna fou una constant la guerra encesa en el Mediterrani occidental entre les



ORDINACIONS

D E
TOT VEXELL QUI ARMARA
PER ANAR EN CORS E DE TOTA
ARMADA QUES FACA PER MAR.

E P R I M O

De Almirall, Capita, e Armadors.

C A P. I.

Primament deuen jurar lo Almirall, e lo Capita, e los Armadors, que ells pagaran los senyors de les naus, o de les galeres, o de les sageties del guany, que fara la nau, que pagada la vianda, qui sera manleuada, o exarcia, o alguna manleuta, ques fara per autoritat dela nau, que pagada a questa manleuta, o despela, que ells deguen donar a qualcun leny la sua part, e en aquesta forma paguen ay tambe les altres mellions, quascuna ala sua forma. E si per ventura algun homfos en la nau, qui per autoritat dela nau hagues manleuat, o los fermaça per comandament del Almirall, e dels Armadors, qui hagues manleuat, o fet fermaça sobre los seus bens, aquell Almirall lon deu treer e fer pagar del primer guany, que la nau faga, o los lenys, qui van ab ella. E perço son fet aquest capitol, car moltes naus se defernarien, que alguns re-

(a)

gadors

Llibre del Consolat de Mar. Cap. 298-334



Antoni Barceló (1717-1787). Museu Naval (Madrid)

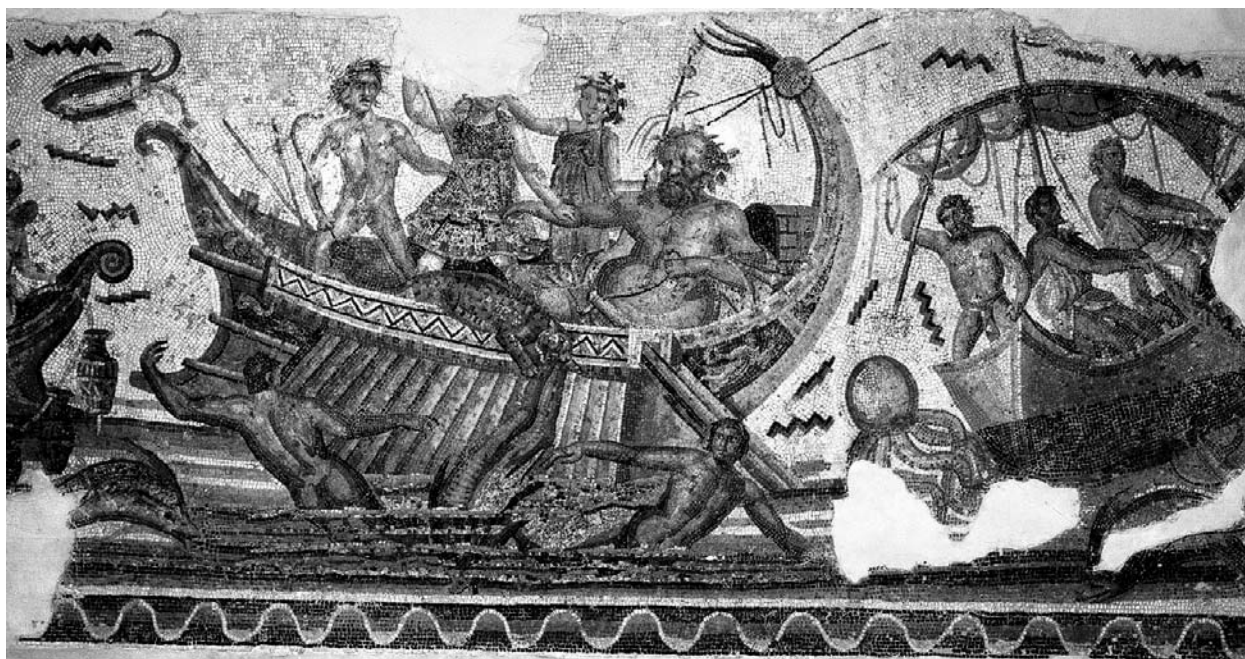
poblacions del sud, de tradició musulmana, i les del nord de religió cristiana. Les fortificacions i torres de defensa són una bona mostra de les pràctiques defensives de les viles costaneres catalanes contra les ràtzies berbers i algerines. A més de les mesures anteriors es portaren a terme accions de caire ofensiu, essent la més destacada la de sortir a cors. Aquesta última iniciativa es feia en l'àmbit privat —un particular o dos— i també en el col·lectiu consells municipals, gremis, confraries, etc. Les ordinacions de la Matricula de Marina dels anys 1737 i sobretot les de 1751 reordenaren tota aquesta activitat i en facilitaren la pràctica a qualsevol persona interessada⁸.

Ja s'ha comentat a la introducció la importància que tingué en el cors la figura del mallorquí Antoni Barceló, molt actiu a la segona meitat del segle XVIII amb la seva esquadra de xabecs contra les naus algerines⁹. El cors específicament català es pot dir que no apareix, d'una manera quantitativament important, fins a partir de la segona meitat de l'any 1779. El control de Maó —en mans angleses— i l'actuació dels seus corsaris, perjudicava en gran manera les exportacions catalanes directes a les colònies americanes, autoritzades a partir de la promulgació del Decret de Lliure Comerç de 1778.

La incorporació de Barceló i les seves naus a l'esquadra de l'Armada, per participar en el setge de Gibraltar, va agreujar la situació a la Mediterrània occidental. La marxa del corsari mallorquí va crear una situació d'indefensió, davant les accions dels corsaris maonesos. Les poblacions més afectades van ser naturalment les del litoral i per omplir el buit deixat pel patró illenc, Barcelona, Reus, Mataró i viles de la seva província marítima (Arenys, Canet, Blanes i Lloret), Palamós i Sant Feliu de Guíxols, armaren vaixells en cors. Entre els promotors d'aquesta iniciativa trobem ajuntaments de ciutats i viles, gremis de comerciants, mercaders i marejants, a més de particulars a títol individual¹⁰. Segons la «Gazeta» de Madrid, només entre setembre i desembre de 1779, s'armaren en cors 19 embarcacions en diferents ports catalans¹¹.

Entre els capitans corsaris catalans de l'època que tractem s'han de ressaltar els germans Martí i Constantí Badia de Palamós, els quals entre 1779 i 1781 feren presa de 13 embarcacions i el guixolenc Jeroni Basart que, entre 1780 i 1781, realitzà sis captures¹². La nostra recerca ens ha evidenciat que molt probablement qui comandava la sagetia *Santo Ecce Homo*, armada en cors pel Consell y Gremis de Barcelona l'octubre de 1779, era el patró canetenc Joan Muní.¹³

Tot i que els vaixells corsaris podien actuar per iniciativa pròpia, era també freqüent el fet que fossin contractats directament per la Corona. Així, per exemple, l'alferes de fragata Martí Badia, capità de la balandra *La Villa de Reus*, armada amb 18 canons i tripulada per 80 homes, s'obligava, en virtut del conveni signat, a tenir preparada la nau i el personal, i també a seguir les ordres assenyalades per la via



Dionís expulsant els pirates. Museu de Bardo, Tunis

reservada de Marina o pels caps de l'Armada corresponents; a canvi rebia cada mes mil pesos de 128 quarts i, òbviament, la possessió de les preses realitzades d'acord amb el reglament de cors¹⁴. Podem trobar fins i tot casos de captures fetes per gent de mar, desproveïda de la patent de cors que demanava a *posteriori* els beneficis de l'Ordenança. Així es posa de manifest en una petició d'agost de 1799 «sobre que se consideren corsarios los cuatro laudes de Canet, armados accidentalmente, que apresaron un buque inglés»¹⁵.

Sense arribar al grau d'eficàcia i dedicació de capitans com Barceló i els germans Badia, el cert és que de la majoria de viles marineres del litoral català sorgiren, i molt especialment a l'últim terç del segle XVIII, patrons que feren el cors en algun moment de la seva activitat professional. Fou aquest el cas del canetenc Francesc Llobet i Misser, la trajectòria del qual exposem a continuació.

El patró Francesc Llobet i Misser¹⁶

Joan Llobet i Llauger (1656-1693), fill i nét de sastres, besavi del protagonista, es dedicà a les tasques marineres influït potser per l'ambient mariner dels Llauger, parents materns¹⁷. Joan Llobet casà amb Paula Puig, filla de mariner; del matrimoni en nasqué Francesc Llobet i Puig (1691-1770), personatge ja clarament dedicat, com a patró, al comerç marítim. Francesc Llobet casà el 1712 amb Maria Ferrer i Clausell, també filla de mariner, un fill dels quals fou Manuel Llobet i Ferrer (1713-1760?), igualment patró mariner, casat el 1737 amb Francesca Misser i Oller, que foren progenitors de Francesc Llobet i Misser, nascut a Canet el 1741 i mort a Caracas el 1784.

L'avi Francesc i el seu fill Manuel foren, entre el 1745 —any de construcció de la barca— i el 1760, els

patrons de l'embarcació *Nostra Senyora de la Cinta i Sant Josep* de 2.700 quintars, dedicada majoritàriament al comerç de cabotatge a la Mediterrània occidental, amb alguna incursió a les costes de Portugal, fins a Galícia i Astúries¹⁸.

Els Llobet, pare i fill, eren propietaris de tres setzens de la barca, equivalents a unes 712 lliures, quantitat igualment aportada per Josep Oliver de Tortosa, la qual cosa els constituïa en els parçoners més importants¹⁹. Manuel Llobet i Ferrer patronejà la barca *Nostra Senyora de la Cinta* fins a la seva mort, probablement l'any 1760²⁰. Aquest fet explicaria que del maig de 1761 hi hagués escripturat un document de patronia de l'esmentat vaixell a nom de «Francisco Llobet mayor y Francisco Llobet Misser abuelo y nieto de Canet»²¹. S'ha de destacar que Francesc Llobet i Misser tindria llavors tan sols 20 anys i el seu avi 70; el nét però deuria ser força experimentat i des de petit els hauria acompanyat "al seu avi i al seu pare" en alguns dels viatges que realitzaren.

Ens consta una escriptura de patronia d'abril de 1761 a nom de *Francisco Llobet menor de la villa de Canet de Mar de la saetía San Antonio de Pádua y Ntra. Sra. de ? de 4.000 quintales*²². Amb l'esmentada embarcació hi ha registrat un viatge de Francesc Llobet, de Santander a Cadis, l'octubre de 1761²³. En principi sembla que podria tractar-se del nostre Francesc Llobet i Misser i que la patronia efectiva de la barca *Nostra Senyora de la Cinta* fos encara exercida pel seu avi Francesc tot i haver complert 70 anys. Del que no hi ha dubte és que Francesc Llobet i Misser realitzà com a «propietari i comandant» l'última expedició coneguda de la barca *Nostra Senyora de la Cinta*, contractada a Marsella, per anar a Caienne —a la Guyana francesa— del 13 de gener de 1762 al 9 de juliol de 1763. Sabem, segons Pierre Vilar, que en la càrrega d'aquest viatge

el capità Llobet i Misser hi «estaria interessat en un terç», part que li fou avançada pel noliejador principal al 120% de canvi marítim, en cas d'expedició afortunada. Igualment és conegut que la barca navegava sota bandera francesa i podia fer captures de guerra repartint-se a mitges l'eventual benefici entre la barca i el noliejador, comportament quasi de corsari²⁴. El retard en la tornada de l'expedició, un cop acabada la guerra dels Set Anys, fou una de les causes, sinó la principal, del semi fracàs del viatge a Caienne²⁵.

Sembla que a partir del viatge anterior Francesc Llobet es reincorporà al cabotatge mediterrani i n'és un exemple el transport de cànem a Cartagena que realitzà l'any 1766 com a patró de la sagetia *Nostra Senyora del Carme*, embarcació de 4.000 quintars, de la qual el patró canetenc Josep Ros —a qui Llobet havia substituït— n'era parçoner majoritari (9/16)²⁶. Desconeixem, per ara, les expedicions que va poder realitzar Francesc Llobet i Misser a partir del 1766 fins al 1779, si bé sabem que es casà el 1768 amb Anna Maria Ros Llauger, filla del patró Josep Ros²⁷. No li havien anat malament els negocis a l'esmentat Josep Ros, ja que el 1779 era propietari únic del bergantí *Nuestra Señora de los Dolores*, de 6.000 quintars la patronia del qual adjudicà al seu gendre Francesc Llobet²⁸. El 14 d'octubre d'aquell any, Josep Ros vengué la meitat del bergantí al comerciant barceloní Baltasar de Bacardí per sis mil nou-centes

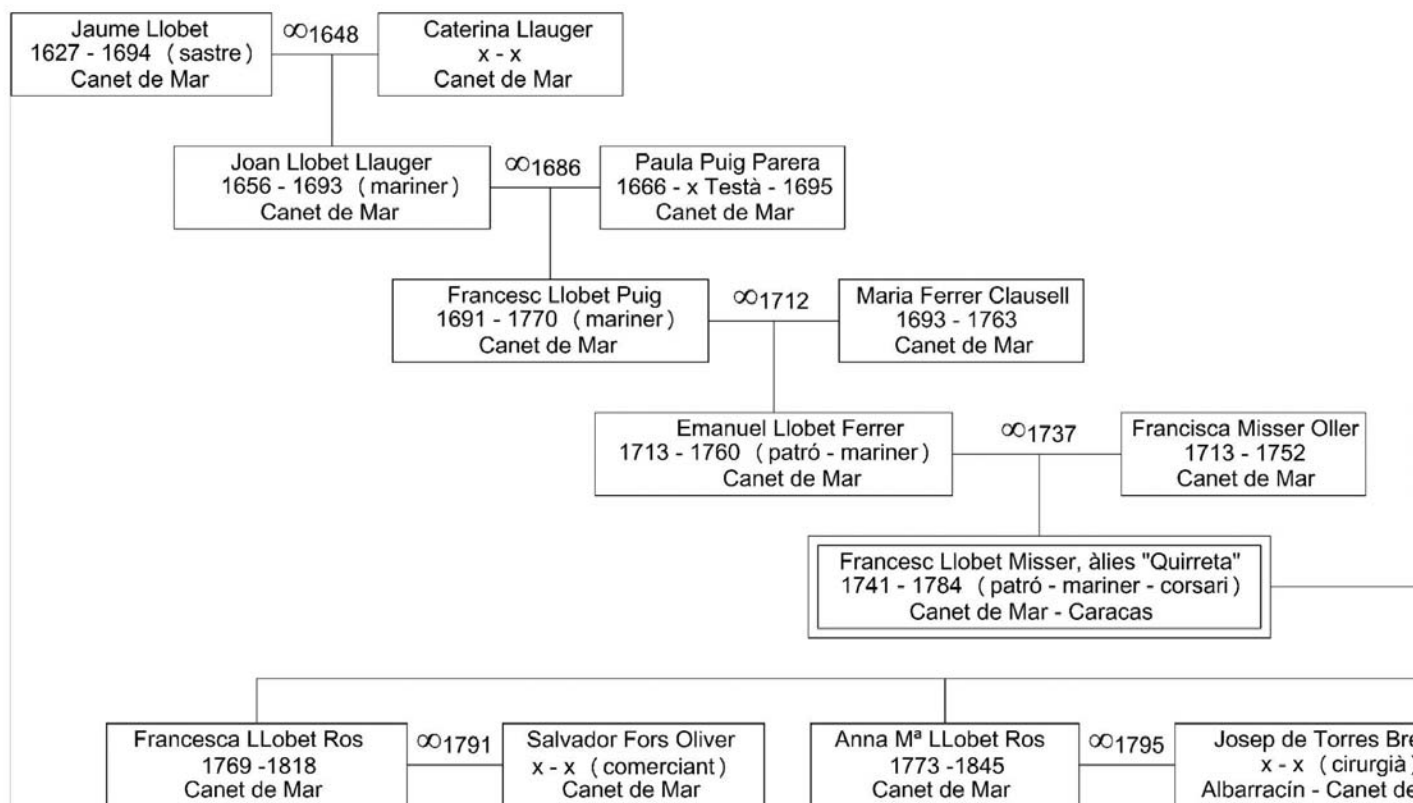
dotze lliures, setze sous i dos diners²⁹. Baltasar de Bacardí i Clavell, senyor del poble de Pinós i de la Quadra de Ballastar, fou un mestre pelleter enriquit gràcies als contractes d'arrendament de l'abastiment de pa i carn a Barcelona; sabem que era propietari de finques a Sans i d'una fàbrica d'aiguarent a Reus³⁰.

El 24 d'octubre de 1779, Francesc Llobet i Misser com a capità del bergantí *La Virgen de los Dolores* «*El Deseado*» sol·licitava la patent de cors, essent Baltasar de Bacardí el fiador fins a 30.000 rals de billó; la nau s'equipà amb 22 canons³¹ i la tripulació estava formada per 90 homes³².

L'activitat corsària a la costa catalana fou molt intensa a partir de l'últim trimestre de 1779 i la de Francesc Llobet especialment curta. Entre novembre de 1779 i gener de 1780 el corsari canetenc capturà la nau *Sacra Familia* de capità venecià, el paillebot *Nuestra Señora del Caravaglio* també amb patró venecià, que transportava un carregament de faves³³ i la nau comandada pel genovès Pedro Chappe; totes les embarcacions capturades foren conduïdes a Palamós i ens consta que almenys la tercera ho fou en una acció conjunta amb altres corsaris³⁴.

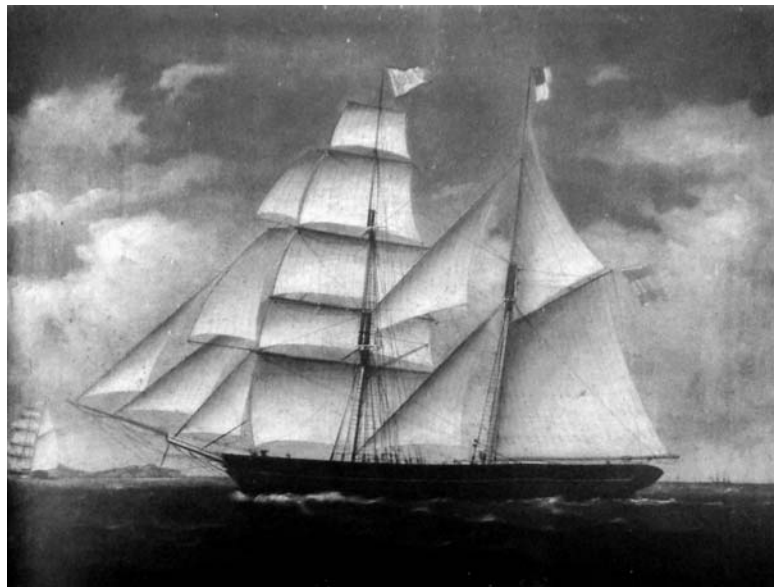
El 12 de febrer de 1780, *El Deseado* de Francesc Llobet fondejava a Mataró amb una nau recuperada als corsaris maonesos carregada de vi, aiguarent i ordi; l'acció la realitzà conjuntament amb el corsari mataroní Jaume Bru, capità de la sagetia *La*

Arbre genealògic de Francesc Llobet i Misser



Provincia de Mataró, el qual al seu torn havia pres als maonesos una nau veneciana carregada d'ordi³⁵. No ens consta cap més acció realitzada per Francesc Llobet com a corsari; el mateix any 1780 hi ha registrat un viatge de Llobet, contractat pel Ministeri de Marina *por cuenta de Su Magestad*, per portar cànem a Cartagena amb el bergantí *La Virgen de los Dolores*³⁶ i l'any 1782, amb el mateix vaixell, realitzà un viatge a Orà³⁷.

Un cop finalitzada la guerra de les Tretze Colònies i acabada l'activitat corsària, el 1783, s'inicià al Principat l'etapa més fructífera del comerç amb Amèrica, que es perllongà fins el 1796. El tàndem Llobet-Bacardí s'afegí a la represa comercial i el setembre de 1783 Bacardí, com a *único dueño e interesado del Bergantín nombrado Nuestra Señora de los Dolores*, ratificava la patronia al capità canetenc amb la intenció de realitzar una expedició comercial a terres americanes³⁸. Fou l'últim viatge de Francesc Llobet, ja que morí a Caracas entre el 22 de maig i el 3 de juny de 1784. Pel seu testament sabem que havia anat des de Cadis a Cumanà i després a La Guaira i Puerto Cabello, ciutats portuàries de l'antiga província de Caracas. A



Bergantí rodó (finals segle XVIII)

l'inventari de les seves pertinences es constata que la major part dels diners (6.773 pesos de plata) i el cacau comprat eren a la casa-magatzem de Puerto Cabello, on s'hi trobava el bergantí; al magatzem de La Guaira, a banda de 1.105 pesos de plata, hi havia les mercaderies per a vendre, majoritàriament mitges, mocadors i pipes de vi; a la seva casa de Caracas s'hi trobaren efectes personals, 644 pesos de plata i documentació comercial³⁹. Francesc Llobet declarava hereus universals els seus tres fills vius, Francesca, Maria i Francesc. Sabem que les noies Francesca i Maria casaren amb un comerciant i amb un cirurgià respectivament; desconeixem en canvi què fou del fill petit Francesc amb el qual es pot considerar extingida la nissaga marinera dels Llobet.

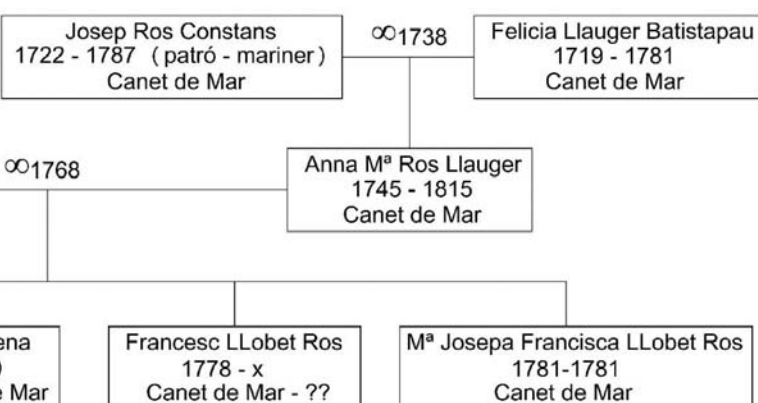
El bergantí *Nuestra Señora de los Dolores* del qual els Bacardí continuaren essent-ne propietaris, seguia actiu l'any 1791, quan realitzà un viatge a Veracruz comandat pel patró barceloní Salvador Ferrer⁴⁰.

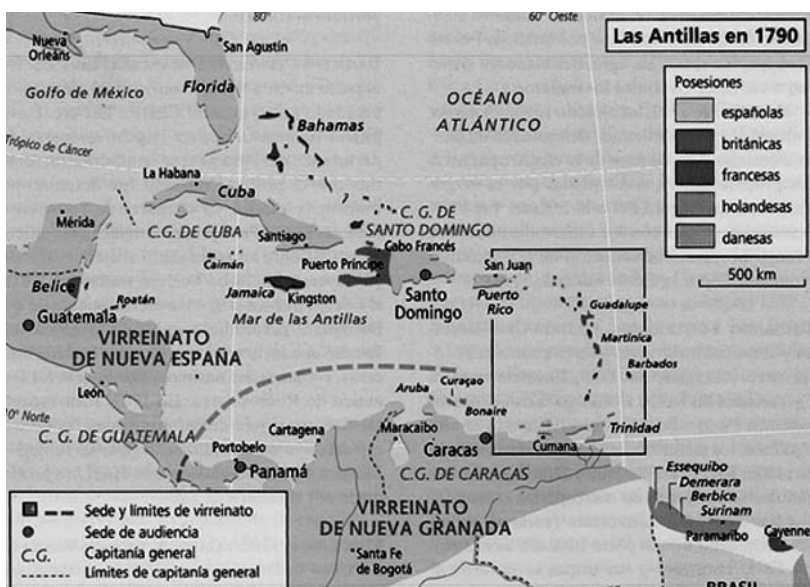
Conclusions

La finalitat de l'activitat corsària era essencialment preservar el propi comerç i arruïnar el de l'enemic; però no es pot ignorar que al mateix temps propiciava l'enriquiment dels vassalls de la pròpia corona, dedicats a aquesta pràctica, mitjançant la venda de la nau captiva i de les seves mercaderies; per altra banda, en l'aspecte militar s'aconseguia l'afebliment de l'adversari i en l'apartat econòmic, l'armament de l'Esquadra possibilitava l'estalvi per a la *Real Hazienda*.

El cors català, si bé documentat ja a l'Edat Mitjana, tingué la màxima activitat al llarg del segle XVIII. Les continuades guerres amb Anglaterra, les quals provocaren el col·lapse comercial amb les colònies americanes, foren una de les principals causes que provocaren —per exemple l'any 1779— l'armament massiu de naus en cors. Les poblacions costaneres catalanes afectades dedicaren esforços i diners en habilitar els esmentats vaixells, els quals

ser





foren capitanejats per patrons experimentats. Si bé en aquesta activitat destacaren corsaris de Palamós i Sant Feliu de Guíxols, les viles del Maresme, no es quedaren al marge; els canetencs Francesc Llobet i Joan Muní en són un bon exemple.

La biografia de Francesc Llobet i Misser ens mostra un aspecte genèric de la formació professional de l'època; fou un mariner foguejat des de petit en les arts de la navegació; amb tan sols 21 anys comandà l'any 1762 una expedició comercial a terres americanes de sobirania francesa.

Si l'armament en cors fou realitzat sobretot per col·lectius afectats per la guerra com podien ser viles (ajuntaments), gremis, confraries, etc., els armadors en el cas de Llobet es redueixen al seu sogre i al comerciant barceloní Baltasar de Bacardí, fet que probablement evidencia un desig lucratiu personal més que de defensa dels interessos generals.

Les actuacions del corsari canetenc foren sovint realitzades en grup; creiem que aquesta deuria ser la pràctica més comuna, tot i que hi ha captures individualitzades. Lògicament, no totes les accions tingueren un final feliç i en alguns casos els plets interposats pels afectats acabaren condemnant els corsaris a pagar els danys ocasionats. La reclamació feta a Bacardí i Llobet per la captura d'una càrrega de faves, que fou declarada il·legítima, n'és un clar exemple. És destacable que la quasi totalitat de les mercaderies transportades pels vaixells capturats eren cereals, llegums o vi, la qual cosa posa de manifest que la seva destinació podien ser places enemigues com Maó o Gibraltar.

L'acabament de la guerra el 1783, propicià la recuperació del comerç d'ultramar, de tal manera que gran part dels vaixells corsaris passaren —eliminats la majoria de canons i gran part de la tripulació— a formar part de la *Carrera de Indias*. Francesc Llobet realitzà el que seria el seu últim viatge a la província de Caracas, territori fins llavors molt poc treballat pels catalans, conseqüència segurament del monopoli exercit per la *Real Compañia Guipuzcoana de Caracas*⁴¹. L'inventari *post mortem* dona detalls interessants sobre els tipus de gèneres exportats des de la península. Mitges, mocadors i vi, foren alguns dels articles més sol·licitats —juntament amb les indies— pel mercat americà. S'evidencia també la importància

del cacau en el negoci d'ultramar, l'únic producte trobat al magatzem d'en Llobet, i concretament el de Cumanà, gaudia de força demanda per la seva qualitat.

No deixa de ser rellevant la decisió de no fer hereu únic al fill baró, costum encara dominant a l'època; el fet de tenir l'infant tan sols sis anys podria ser una de les raons de la seva determinació.

La carrera corsària de Francesc Llobet tot i ser curta i poc reeixida —d'acord amb les dades recollides— no deixa de ser testimoni d'una activitat, que en aquell moment, fou capaç de mobilitzar un nombre considerable de poblacions del litoral català en defensa dels seus interessos.

(1) APCM (Arxiu Parroquial de Canet de Mar), Òbits, L-5, f.451. El sobrenom figura en l'acta de defunció de Francesc Llobet i no apareix en cap més document dels consultats. El

mot *quirre* o *quirra* (Coromines, *Diccionari Etimològic*) significava «membre viril» la qual cosa pot fer creïble un diminutiu com a malnom en aquest cas. Els components d'una banda de música, pertanyents a una de les famílies Jover de Canet, eren coneguts com «els Quirretes» a principis del segle XX. La fàbrica de gèneres de punt Jover, Serra i C^a, famosa per la marca de jerseis «Pulligan» a la segona meitat del segle XX, s'anomenava popularment «can Quirreta».

(2) Sobre l'aspecte jurídic del cors: J.L. Azcárraga, *El corso marítimo*, CSIC, Madrid, 1950; A. Corrales Elizondo, «Regulación legal del corso y la piratería marítimas» a *Piratería y corso en la Edad Moderna*, Madrid, 2004, pp.73-103. Sobre el cors espanyol del XVIII: E. Otero Lana, *La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español*, Madrid, 2004. Sobre el cors a la Mediterrània: M. Fontenay-A. Tenenti, «Course et piraterie méditerranéenne de la fin de Moyen Âge au début du XIXème siècle», M. Mollat (ed.), *Course et Piraterie*, París, 1975, pp.78-136; G. López Nadal, «El corsarismo en el Mediterráneo entre los tratados de Utrecht y París (1715-1856): primeras reflexiones», *Estudios d'història econòmica* (1991), Vol.79, núm.2, pp.95-110; E. Martín Corrales, «El corsarismo norteafricano y la flota catalana en la Carrera de Indias», *Manuscrits*, núm. 10 (1992), pp.375-393.

(3) El tabac s'havia de vendre necessàriament a l'Administració la qual pagava segons la seva qualitat amb l'excepció del rapè que es pagava a dotze rals de billó la lliura i havia de cremar-se immediatament.

(4) A banda lògicament del valor del botí «nau i càrrega» que els corresponia íntegrament, se'ls gratificava per cada canó i presoner fet. Igualment se'ls computava el servei en cors com si fos fet a la Real Armada.

(5) Arxiu Municipal de Cambrils (AMCAM), Correspondència, 1782-1808.

(6) El cors fou abolit en la Declaració de París de 16-IV-1856, a la qual no s'hi van adherir Espanya, Estats Units i Mèxic. En el cas espanyol l'abolició es produí el 20 de gener de 1908, veure Marina Alfonso Mola, «Corso y Flota de Indias», *Actas IX Jornadas de Andalucía y América* (1989), pp.197-223.

(7) Marina Alfonso Mola, «Corso y Flota de Indias», *Actas IX Jornadas de Andalucía y América*, 1989, pp.197-223.

(8) Joan Jiménez i Blasco, *La Provincia Marítima de Mataró. Economía i conflictes socials (1750-1870)*, Mataró, 2013, p.241.

(9) J.A. Asensio i J. Fàbregas, «Incidencias corsarias en las costas catalanas durante el reinado de Carlos III, 1759-1788», *Actes del Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, 1984, pp.721-729. Entre 1762 i 1769, Barceló capturà 11 naus algerines i una de mora. També a Ramón Codina Bonet, *Don Antonio Barceló. Almirante de la Real Armada y Corsario del Rey*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2010.

(10) A l'octubre de 1779 fou botada a Mataró una nau corsària amb l'emblemàtic nom de *La Provincia de Mataró* finançada a partir d'una subscripció d'accions de 150 lliures (J. Giménez i Blasco, *La Provincia...*, p.243).

(11) J.A. Asensio i J. Fàbregas, «Incidencias corsarias...», p.726.

(12) J.A. Asensio i J. Fàbregas, «Incidencias corsarias...», pp.727-728.

(13) J.A. Asensio i J. Fàbregas, «Incidencias corsarias...», p.726. J. Llovet, *La Matrícula de Mar i la Provincia de Marina de Mataró al segle XVIII*, Mataró, 1980, p.187. Joan Muní efectuà posteriorment, com a mínim, dos viatges a Montevideo amb la sagetia *Santo Ecce Homo* el 1783 i 1784.

(14) Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB), Escrivania de Marina, notari Cosme Raurés, 1781, f.153-154.

(15) Archivo General de Marina D. Álvaro de Bazán (AGMAB). Julio F. Guillén, *Índice de Corso y Presas 1784-1838*.

(16) Veure l'arbre genealògic a l'annex.

(17) APCM, Esposalles, L-1, f.61r. El sastre Jaume Llobet (1627-1694) casà el 1648 amb Caterina Llauger, filla del mariner Salvador Llauger.

(18) Hi ha un contracte de noliejament de la Real Armada, per a l'expedició a Itàlia entre 1742 i 1743, de la sagetia *Verge de la Cinta* de 66 tones comandada pel patró Manuel Llobet (Sergio Solbes Ferri, «El control del Gasto de la Marina...» a

Maria Baudoy (ed), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2014, pp. 147-193). És molt probable que aquesta barca fos substituïda el 1745 per una de nova amb el mateix nom i força més gran.

(19) Els viatges de la barca *Ntra. Sra. de la Cinta* foren detalladament estudiats per Pierre Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, Edicions 62, Barcelona, 1968, p.237-253.

(20) APCM, Òbits, L-4, f.183r. Hi ha coincidència geogràfica entre la mort documentada d'un Manuel Llobet, que morí a San Esteban de Pravia (Astúries) el 18 d'agost de 1760 i el viatge de la barca a Astúries, entre el 14 de desembre de 1759 i el 3 de gener de 1761.

(21) AHPB, Escrivania de Marina, notari Vicenç Simón, maig de 1761. Entre els parçoners s'hi troben noms de comerciants importants com Agustí Alegre i Gibert, Joan Pongem, Josep Puiguriquer i Clarina, Joan Pujol i Sció, entre altres.

(22) AHPB, Escrivania de Marina, notari Vicenç Simón, abril de 1761.

(23) AHPB (Archivo Histórico Provincial de Cantabria), Protocolos notariales, Antonio Somonte, 1761, legajo 242, f.35-36.

(24) En el període 1756-1763 tingué lloc l'anomenada «Guerra dels Set Anys» que dividí les principals potències europees en dos bàndols encapçalats per França i Anglaterra.

(25) El Tractat de París, que segellaria el final del conflicte, es va signar el 10 de febrer de 1763.

(26) AHPB, Escrivania de Marina, notari Vicenç Simon, manual d'escriptures, 1766.

(27) Josep Ros i Constans (1722-1787) comandava el 1765 el pinc *Sant Vicenç Ferrer* quan patí una desbarboradura davant les costes de València en un viatge a Cadis (AHPB, notari Sebastià Prats, 1765, f.384). Viatjà a l'Havana amb una nau del mateix nom entre 1768 i 1769 (P. Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p.384). Desconeixem si fou ell o el seu fill Josep Ros i Llauger qui realitzà el 1779 amb el pinc *Sant Vicenç Ferrer* un viatge a Barlovent (AHPB, Escrivania de Marina, notari Cosme Raurés, 1779, f.293). El contracte de nòlits d'aquesta expedició té la particularitat de ser el primer d'aquestes característiques registrat a l'Escrivania de Marina de Barcelona.

(28) AHPB, Escrivania de Marina, notari Cosme Raurés, 1779, f.281.

(29) AHPB, Notari Carles Carbonell, 1779, f.301.

(30) AHPB, Notari Carles Carbonell, 1779, f.81, f.115.

(31) *Gazeta* de Madrid, núm. 91, Barcelona, 9-11-1779, p.807.

(32) AHPB, Escrivania de Marina, notari Cosme Raurés, 1779, f.349.

(33) AHPB, Notari Ramon Matheu Smandia, 1783, f.14, f.21. La reclamació feta per la Companyia de Comerç genovesa, propietària de la càrrega de faves, davant el *Real y Supremo Consejo de Guerra* aconseguí que la captura fos declarada il·legítima i en conseqüència Llobet i Bacardí foren condemnats a pagar 6.477 lliures, quantitat estimada com a valor de les faves capturades i venudes que fou abonada per l'armador.

(34) AHPB, Notari Carles Carbonell, 1780, f.20, f.25, f.91.

(35) *Gazeta* de Madrid, núm. 16, Mataró, 12-2-1780, p.142.

(36) AHPB, Escrivania de Marina, notari Cosme Raurés, 1780, f.237.

(37) Pere Matamala, «La Confraria de Sant Elm de Canet de Mar», pp.17-60, *Les Torres de Moros*, J.M^a Ainaud de Lasarte i al., Ed. Cannetum, 1982.

(38) Hi ha dubtes que Bacardí fos l'únic propietari del vaixell ja que Llobet, en el seu testament, reconeixia haver anat a la *Provincia de Caracas en un Barco propio de don Baltasar Bacardí y de don Joseph Ros* (el seu sogre).

(39) Arxiu Nacional de Catalunya (ANC), Nissaga Milans, Fons 323, 5-15-2, Escriitures Notaria d'Arenys de Mar.

(40) AHPB, Escrivania de Marina, notari Joan Fontrodona, 1791, f.7.

(41) Sobre aquesta companyia veure, Maria Montserrat Gárate Ojanguren, *La Real Compañia Guipuzcoana de Caracas*, Sociedad Guipuzcoana de ediciones y publicaciones, San Sebastián, 1990.